2.	Machinery loan	Nil	4,193-95	Till date of reall--otment i e. 28-1-76
		5,050	7,196-25	

Total amount due by the Weavers of Shanthigrama : Rs. 12,246-25.

The Shanthigrama Society has obtained arbitration awards against the 4 individual members and the decrees are under execution.

It may thus be seen that these Weavers are asked only to pay the cash loans and interest but not the cost of the powerlooms.

9-30 A.M.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಹೆಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಸೊಸೈಟಿಯವರು ಇಂಡಿವಿಜುಯಲ್ ಮೆಂಬರ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕಾದ್ದು ೫,೦೫೦ ರೂಪಾಯಿ, ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ರೂ. ೭,೧೯೬-೨೫ ಪೈಸೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಪ್ರಿನ್ಸಿಪಲ್‌ಗಿಂತ ಇಂಟರೆಸ್ಟೇ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಆದುದರಿಂದ, ಈ ಇಂಟರೆಸ್ಟನ್ನು ಯಾವ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಮೇಲೆ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಸ್ವಾಮಿ ?

ಶ್ರೀ ಕೆ ಹೆಚ್. ರಂಗನಾಥ್.— ಲೋನ್ ಕೊಡುವಾಗಲೇ ಇಷ್ಟು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಎಂದು ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಅದು ೧೯೬೦ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ಆಂದರೆ ಇಲ್ಲಿಗೆ ೧೬ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದು ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ಅದಕ್ಕೆ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಹೆಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.— ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಸಾಲ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕವರು ಬಹಳ ಬಡವರು. ಇವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವ ದುಡ್ಡನ್ನೇ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ ಆದುದರಿಂದ ಈ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಅಮೌಂಟಿನಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ರಿಯಾಯಿತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೆ ? ಅಥವಾ ಈ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಅಮೌಂಟನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಮನ್ನಾ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ತಾವು ಅವರಿಗೆ ಬಹಳ ಉಪಕಾರವನ್ನು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ ಆದುದರಿಂದ, ಸರ್ಕಾರ ಇದನ್ನು ಸಹಾನುಭೂತಿಯಿಂದ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ?

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಹೆಚ್. ರಂಗನಾಥ್.—ಈಗ ಸೊಸೈಟಿಯವರು ಡಿಸ್‌ಪ್ಯೂಟ್ಸ್ ಫೈಲ್‌ಮಾಡಿ ಅವಾರ್ಡ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. I will examine it but I cannot assure the hon. Member on the floor of the House.

PRIVATE MEMBERS RESOLUTIONS.

MADAM SPEAKER.—As Sri S. Y. Patil is absent. I call the next resolution in the list.

(i) *re*: Today railway line between Kottur and Harihar.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ವೀರಭದ್ರಪ್ಪ (ಕೂಡ್ಲಿಗಿ).—ನನ್ನ ನಿರ್ಣಯ ಈ ರೀತಿ ಇದೆ,

"ಕೊಟ್ಟೂರು ಹಾಗೂ ಹರಿಹರದ ನಡುವೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಿಸಲು ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರದವರಂ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರೊಡನೆ ವ್ಯವಹರಿಸಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಭೆಯವರು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ."

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ವೀರಭದ್ರಪ್ಪನವರು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿದ ನಿರ್ಣಯ ಈ ರೀತಿ ಇದೆ:—

"ಕೊಟ್ಟೂರು ಹಾಗೂ ಹರಿಹರದ ನಡುವೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಿಸಲು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರೊಡನೆ ವ್ಯವಹರಿಸಲು ಸೂಕ್ತಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಭೆಯವರು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ.

† ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ವೀರಭದ್ರಪ್ಪ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಕೊಟ್ಟೂರು ಮತ್ತು ಹರಿಹರ ನಡುವೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಜೋಡಣೆ ಕಾರ್ಯ ಏನಿದೆ ಇದು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದುದು ಈ ರೈಲುಮಾರ್ಗವು ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಉತ್ತರ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಹೆಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೆಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡುತ್ತದೆ ಇದು ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ರೈಲುಮಾರ್ಗವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒಂದು ಆಸಕ್ತಿಯನ್ನು ವಹಿಸಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದೊಡನೆ ವ್ಯವಹರಿಸಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ

೧೯೦೫ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲೀಷರು ಹೊಸಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಕೊಟ್ಟೂರಿಗೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಾಕಿದರು. ಅವರು ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಾಕಿದ ಉದ್ದೇಶ, ಕೂಡ್ಲಿಗಿ, ಹಗರಿ ಬೊಮ್ಮನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಮುಂದಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಇಲ್ಲಿನ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ಬೆಳೆದ ಕಚ್ಚಾ ಮಾಲನ್ನು ರವಾನಿಸುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ. ಏಕೆಂದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಎಣ್ಣೆ ಕಾಳು, ಬೀಜ ಇತ್ಯಾದಿ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ಕಚ್ಚಾ ಪದಾರ್ಥಗಳು ಹೇರಳವಾಗಿ ಸಿಕ್ಕುವುದರಿಂದ ಇವುಗಳನ್ನು ಬೊಂಬಾಯಿಗೆ ರವಾನಿಸುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಹಾಕಿದರು ಅಲ್ಲದೆ ಅವರು ಹಾಗೆ ಹಾಕುವಾಗ ಇದನ್ನು ಕೊಟ್ಟೂರಿನಿಂದ ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ಮುಂದುವರಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಹಾಕಿದರು. ಮುಂದೆ ಕೊಟ್ಟೂರಿನಿಂದ ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ೮೦ ಮೈಲಿ ದೂರ ಇದೆ. ಇದು ಬಹಳ ಸಮೃದ್ಧವಾದ ದೂರ. ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ಬಳ್ಳಾರಿಯಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರು, ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್‌ನ್ನು ಹೊಸಪೇಟೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾದರೆ ಇದರ ಮೂಲಕವೇ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಕಳುಹಿಸುವಾಗ ಸುಮಾರು ೧೨೦ ಮೈಲಿ ದೂರ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ನಮಗೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟೇಷನ್ ಛಾರ್ಜ್ ಕೂಡ ಕಡಿಮೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ. ಈ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಕೊಟ್ಟೂರು ಮತ್ತು ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒಂದು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಡುವುದು ಮುಖ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಸದಸ್ಯರು ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ರೆಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಒಮ್ಮತದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು, ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟೂರು ಮತ್ತು ಹರಿಹರ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಆಗಲೇ ಬೇಕು ಇದು ಆಗುವುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ, ಇದು ಕೇವಲ ೬೭ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರದ ಮಾರ್ಗವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ನಾಲ್ಕೂವರೆ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾರವಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಆದುದರಿಂದ ಈ ರೆಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮಾಡಲೇ ಬೇಕು, ಇದು ಆಗಲೇ ಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದಮೇಲೆ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದ ಸರ್ವೆ ಆಗಿ ಒಂದು ಕೊನೆಯ ಹಂತಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ನನ್ನ ಕೃತಜ್ಞತೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಆಗಬೇಕಾದರೆ ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ತಮ್ಮ ಪೂರ್ಣವಾದ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಆದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಸೊಂಡೂರು, ಹೊಸಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರನ್ನು ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿಗೆ ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಹತ್ತಿರವೂ ಆಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಈ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನವಾಗಿದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಕೂಡ ಈ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೋಸ್ಕರ ನೂರಾರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚುಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮಂಗಳೂರು ಹಾಸನ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಗೊಬ್ಬರದ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಇದೆ. ಈ ೩ ಯೋಜನೆಗಳೂ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರು ಬಹಳ ಸಮೃದ್ಧವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಕೊಟ್ಟೂರು ಮತ್ತು ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕೈಗೊಂಡರೆ ನಮ್ಮ

ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ರಾಯಲ್ಟಿ ಬರಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರು ಮದ್ರಾಸ್ ಬಂದರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ರಾಯಲ್ಟಿ ಮದ್ರಾಸ್ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ರೈಲ್ವೆಬೋರ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ತಮಿಳ್ನಾಡಿನವರು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅವರ ಒಂದು ಚಾಣಕ್ಯತನದಿಂದ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯವನ್ನು ನಾವು ಇಂದು ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಅವರು ಬಹಳ ಜಾಣರು. ಏಕೆಂದರೆ ಮುಂದೆ ನೂರಾರು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಏನಾಗಬಹುದೆಂದು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಈಗಾಗಲೇ ಹೊಸಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಗುಂತಕಲ್ ಬ್ರಾಡ್ಗೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ; ನಾರ್ಮಲ್ ಲೈನ್‌ನಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಮೇ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಖನಿಜ ಸಂಪತ್ತು ಮದ್ರಾಸ್ ರೇವಿಗೆ ಹೋಗುವುದಾದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾದ ಆದಾಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ವಿಷಯ-ವನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಕೊಟ್ಟೂರು ಮತ್ತು ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಿದರೆ ಇದರ ಮೇಲೆ ತೊಡಗಿಸುವ ೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಹಣ-ವನ್ನು ೨-೩ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರಾಯಲ್ಟಿಯಿಂದ ನಾವು ವಾಪಸ್ಸು ಪಡೆಯಬಹುದು ಎಂದು ಸೂಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಈ ಗಾಗಲೇ ಕೊಟ್ಟೂರು ಹರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ, ಹಡಗಲಿ ಪ್ರಾಂತ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟೂರಿನಿಂದ ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆ ವಿಸ್ತರಣೆಯ ಕಾರ್ಯ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಿ ಈಗಾಗಲೇ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಉಪ ರಾಷ್ಟ್ರಪತಿಗಳಾದ ಶ್ರೀ ಬಿ. ಡಿ. ಜತ್ತಿಯವರಿಗೂ, ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಮನವಿಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ ಈ ಒಂದು ರೈಲ್ವೆ ವಿಸ್ತರಣೆಯ ಕಾರ್ಯವು ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದುದಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಈ ಬಗ್ಗೆ ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದೇವೆ ಹಗರಿ ಬೊಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಮನವಿಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಕ್ರಿಯಾಸಮಿತಿ ಯವರಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಸಂಘ-ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮುನಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳೂ ಕೂಡ ಮನವಿಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಏನೆಂದರೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹಣದ ಹೊರೆ ಬಹಳವಾಗುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವ ಜನಿಕರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನೆರವು ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಭೂಮಿಯ ಕೆಲವು ಭಾಗವನ್ನು ಪುಕ್ಕಟೆ ಯಾಗಿ ಕೊಡಲು ಮತ್ತು ಶ್ರಮದಾನ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ, ಹಣದ ಸಹಾಯವನ್ನೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಕೂಡ ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಸಂಘ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಬಹಳ ಆಸಕ್ತಿ ಯನ್ನು ತೋರಿಸಿ ಮುಂದೆಬಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ಒಂದು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿ. ಮಂಜೂರುಮಾಡಿಸಿ ಹಾಕಿಸಿದರೆ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಇದು ಕಾವ ದೇನುವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ ಈಗಾಗಲೇ ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ರೈಲ್ವೇ ಮಾರ್ಗವು ೩-೪ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದ್ದು ಸಂಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳದೆ ಇದೆ. ಕೊಟ್ಟೂರು, ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂಕೂಡ ಇದು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯವನ್ನು ಕೊಡುವಂಥ ಒಂದು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೆಚ್ಚಿನ ಆಸಕ್ತಿಯನ್ನು ತಳಿಸಿ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮನ ಒಲಿಸಿ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಒತ್ತಾಯಮಾಡಿ ಈ ಒಂದು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ವರ್ಷದ ಹಿಂದೆ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಶ್ನೆ ಹಾಕಿದಾಗ ಕೊಟ್ಟೂರು ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಮತ್ತು ಯಶವಂತಪುರ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ರೈಲ್ವೆ ಸರ್ವೆ ಕೆಲಸಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಎರಡರಲ್ಲಿ ಯಾವುದು ಸೂಕ್ತವಾದುದೂ ಅದನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಸಿ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಯಶವಂತವರ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾದರೆ ೧೧೦ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ಗಳಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಮಾರ್ಗವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೮½ ಕೋಟಿಯಿಂದ ೧೦ ಕೋಟಿರೂಪಾಯಿಗಳ ವರೆಗೆ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಕೊಟ್ಟೂರು ಮತ್ತು ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾಕಿದರೆ ಸಮತವಾದ ಭೂಮಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವುದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ೪½ ಕೋಟಿಯಿಂದ ೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ, ಈ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿರುವುದ ರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಶಿಫಾರಸ್ಸನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಎರಡು, ಮೂರು ಶಿಫಾರಸ್ಸನು ಮಾಡಿದರೆ ಒಂದು ಗೊಂದಲಮಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯುಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಸದಸ್ಯರು ಈ ಸಧನದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ನಿರ್ಣಯವೆಂದರೆ ಕೊಟ್ಟೂರು ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಶಿಫಾರಸುಮಾಡಿ

ಕಾರ್ಯಗತ ಗೊಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಸದನದ ಸದಸ್ಯರೆಲ್ಲರೂ ಈ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಬೆಂಬಲಕೊಟ್ಟು, ನಿರ್ಣಯ ಪಾಸಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಬೆಂಬಲಿಸ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಮುಖಾಂತರ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಒಪ್ಪಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಬೆಂಬಲ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪ (ಸಾಗರ) :— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ವೀರಭದ್ರಪ್ಪನವರು ಮಂಡಿಸಿದಂಥ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಶ್ರೀ ವೀರಭದ್ರಪ್ಪನವರು ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಮಂಡಿಸಿ ಹೇಳುವಾಗ, ರೈಲ್ವೆಮಾರ್ಗ ಕೊಟ್ಟೂರಿನಿಂದ ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಿಸಬೇಕು. ಈ ರೈಲ್ವೆಮಾರ್ಗ ಒಂದು ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ವರಪ್ರಸಾದವಾಗಬಹುದು ಎಂದು ಹೇಳಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಇದರಿಂದ ಹೊಸಪೇಟೆ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲು ಹೇರಳವಾಗಿ ಖನಿಜಸಂಪತ್ತು ಇದ್ದು, ಅದನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿಗೆ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಗೊಬ್ಬರ ಇತ್ಯಾದಿ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ನಾವು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವು ಬಹಳ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ಈ ಒಂದು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿಸ್ತರಣೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ದೂರವೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಿರತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆಯಿಂದ ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ ೧೮೦ ಮೈಲಿ ಸುತ್ತಿಕೊಂಡು ಬರಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ ಹೊಸಪೇಟೆಯಿಂದ ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ೮೦ ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿಯೇ ಹರಿಹರವನ್ನು ತಲುಪಬಹುದು ಆದುದರಿಂದ ಕೇವಲ ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಪುಣೆ, ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆಯಿಂದ ಗುಂತಕಲ್ ಹಾಗೂ ವಿಜಯವಾಡ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ನೇರವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕಮಾರ್ಗ ಕೊಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಹೊಸಪೇಟೆ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಕೇಂದ್ರವಾಗುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಹೊಸಪೇಟೆ ಈವತ್ತು ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ನೇರವಾದಂತ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತದೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಒಂದು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಬೇಕಾದಂಥ ಕೆಲಸ ಅತ್ಯಂತ ಜರೂರಾಗಿರುತ್ತದೆ ಇದನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಸದನದ ಮುಖಾಂತರ ತರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಬಹಳ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಹಿಂದಿನಂತೆ ಇದ್ದಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಈಗ ಇಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಕಾರ್ಯ ಶ್ರೀಘ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇರುವುದರಿಂದ ಬಂದರು ಆಗತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಇರುವುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ವಾಣಿಜ್ಯೋದ್ಯಮ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯೂ ಹೇರಳವಾಗಿ ವಿಸ್ತಾರಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಕಳೆದ ಎರಡು ದಶಕದಲ್ಲಿ ಆಗದೆ ಇದ್ದುದು ಈವತ್ತಿನದಿವಸ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯೋದ್ಯಮ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗ ಬೇಕಾದರೆ ಯಾವ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮವಾದ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಇರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಯಾವ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬಂದರುಗಳು ಇರುತ್ತದೆ ಅಂಥ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕೋದ್ಯಮಗಳು ಬೆಳೆಯಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈವತ್ತಿನದಿವಸ ರೈಲ್ವೆಮಾರ್ಗವನ್ನು ಎಷ್ಟು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆಸಬೇಕೆಂದರೆ, ಹೊಸಪೇಟೆ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲು ಸಿಗತಕ್ಕಂಥ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಡುವುದಾದರೆ ಇದು ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವಾಗುತ್ತದೆನ್ನುವುದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ಸಂದೇಹವೂ ಇಲ್ಲ. ಈವತ್ತಿನ ದಿವಸ ನಮಗೆಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ ಇಡೀ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಉತ್ತಮವಾದಂತ ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರು ಇವತ್ತು ಹೊಸಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಗುತ್ತವೆ ಸೊಂಡೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಿಗತಕ್ಕಂಥ ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಓರ್ ಅತ್ಯಾತ್ತಮ ಓರ್ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಖನಿಜ ಸಂಪತ್ತು ಏನು ಇದೆ ಇದನ್ನು ನೂರಾರು ವರ್ಷಗಳಾದರೂ ಕೂಡ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಆಗಾದವಾದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಏನು ಖನಿಜ ಸಂಪತ್ತು ಸಿಗುತ್ತದೆ ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಂತಕ್ಕ ವ್ಯವಸಾಯೋತ್ಪನ್ನ ವಸ್ತುಗಳನ್ನುಕೂಡ ಬೇರೆ ಕಡೆಗೆ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಡ ಬೇಕಾದರೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂಥ ಬಂದರಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಆಗುವುದಾದರೆ ಅದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚುಗಿ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಲೋಕಸಭೆಯ ಸದಸ್ಯರು ಸಾಕಷ್ಟು ಒತ್ತಾಯವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತರುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ ಅದರ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುವುದಾದರೆ ಶಾಸನಸಭೆ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿ ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಬಹಳ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಬೀರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸದನದ ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬರುವುದಾದರೆ, ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಪನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆ ಬೇಡವೇ ಎನ್ನುವ ಪ್ರಸಂಗ ಬರುತ್ತದೆ.

ಆದುದರಿಂದ ಶಾಸನಸಭೆಯ ಹೊರಗೂ ಮತ್ತು ಒಳಗೂ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿಸ್ತಾರಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುವ ಸಂದರ್ಭ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಈ ಸದನ ಒಪ್ಪಬೇಕು, ಮತ್ತು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೂಡಲೇ ವಿಸ್ತರಣಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತಾ ಈ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ಸೂಚಿಸಿ ನನ್ನ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಫ್. ಪಾಟೀಲ್ (ಬ್ಯಾಡಗಿ) —ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾದುದು ಮನುಷ್ಯನ ದೇಹದಲ್ಲಿ ನರನಾಡಿಗಳು ಹೇಗೆ ಮುಖ್ಯವೋ ಹಾಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕೂಡ ದೇಶದ ಸಾಂಪತ್ತಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸರ್ವ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಅಳವಡಿಸುವಂತಹ ಏರ್ಪಾಡಾಗಬೇಕಾದುದು ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ ಬಂದಾಗಿನಿಂದಲೂ ರೈಲ್ವೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಏನೂ ಅನುಕೂಲವಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಬಹಳ ವ್ಯಥೆಯಿತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು ಹಾಸನ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಆದಮೇಲೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಮಾಧಾನವಾಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ತೃಪ್ತಿದಾಯಕವಾಗಿ ಆಗಿಲ್ಲ ಎಂಬ ಮಾತನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಅರಿತಿದ್ದೇವೆ. ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ರೈಲ್ವೆ ಆಗಬೇಕಾದರೂ ಕೂಡ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶ ಮಂಗಳೂರು ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಬಂದರಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು; ಮತ್ತು ಪರದೇಶಗಳಿಗೆ ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್, ಐರನ್ ಓರ್ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಹೊರಗೆ ಕಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಹೊರಗಿನಿಂದ ಭರತಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ವ್ಯಾಪಾರ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ತರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಎಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಅದು ಪ್ರಾರಂಭವಾದಮೇಲೆ ಅಲ್ಲಿ ೫ ರಿಂದ ೧೦ ಲಕ್ಷ ಭಾರವಾದಂಥ ಮೊಲನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದುರುಗಳನ್ನು, ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಮೊದಲಾದ ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ಹುಡುಕಿ ತೆಗೆಸಿ ಕಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು ಈ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿ ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾದ ಐರನ್ ಓರ್ ಎಂದು ಏನು ಹೇಳುತ್ತೇವೆ ಅದು ಸಾಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆಯಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಸಾಗಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವಿತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಾಯಿತು, ದುರ್ದೈವ ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆಮಾರ್ಗ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಹೋಗತಕ್ಕ ಟ್ರಕ್ಕುಗಳು ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಗಿಸಿದರೆ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ದುಬಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ ಆದ್ದರಿಂದ ನಾವು ಆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಿಕೊಂಡು ಆದರಿಂದ ಭರತಕ್ಕ ಲಾಭವನ್ನು ದೇಶಕ್ಕೆ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಹರಿಹರ-ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲ್ವೇ ಮಾರ್ಗ ಬಹಳ ವರ್ಷದಿಂದ ಆಗದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದಿದೆ. ಇದು ನಮ್ಮ ನಾಡಿನ ದುರ್ದೈವ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಈಗ ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರಮುಖ್ಯವಾದ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಕೊಟ್ಟು ಆ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದುದು ಅತ್ಯವಶ್ಯ. ರೈಲ್ವೆ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬಂದಾಗ ಅನೇಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡಿದ ತಜ್ಞರು ಯಾವಯಾವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಹಾಕಬೇಕಾದುದು ಅವಶ್ಯ ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅನೇಕ ಯೋಜನೆಗಳು ರೈಲ್ವೇ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಇದೆ. ತಾಳಗುಪ್ಪ-ದಾಂಡೇಲಿ, ವಿಜಾಪುರ-ಗುಲ್ಬರ್ಗ, ನಿಪ್ಪಾಣಿಯಿಂದ ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಮೇಲೆ ಹಾದೂ ರಾಯಚೂರು ತನಕ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮಾಡುವಂಥ ಅನೇಕ ಯೋಜನೆಗಳು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ, ಮೊದಲು ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಫರ್ಟಿಲೈಸರ್ಸ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ, ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾದ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಉದ್ಯಮಗಳು ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದುದರಿಂದ ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿ ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾದುದು ಅತ್ಯವಶ್ಯ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇಂದ್ರದ ಮೇಲೆ ಶಕ್ತಿವಿದ್ದಷ್ಟು ಒತ್ತಾಯ ತಂದು ಬೇಗ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಮಾಡುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಅದಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚೆ ಮಿಟರ್‌ಗೇಜನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡೋಣ ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುವುದು ಬೇಡ. ಮಿಟರ್‌ಗೇಜಿನಿಂದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಇದ ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದಷ್ಟೆ ಏನೂ ಸವಲತ್ತು ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಿಟರ್ ಗೇಜ್ ಮಾಡಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದು ನಿರ್ವಿವಾದ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದ ಕಡೆ ಮಿಟರ್‌ಗೇಜ್ ಆದರೂ ಮಾಡಿ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ಇದು ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಬೇಡ. ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಲೈನ್ ಇನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಕೊಟ್ಟೂರು ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗ ಆಗಲೇಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ೪೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಏನೂ ಬೇಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ೪೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಆಗುವುದನ್ನು ತಡೆದು ಮಾಡೋಣ. ೫-೬ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿನಲ್ಲಿ ಆಗುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರ ಈ ಬಗ್ಗೆ

ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಯೋಜನೆಗಳು ದೂರ ಉಳಿದಿವೆ; ಕೊಟ್ಟೂರು–ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಆ ಜನರ ಆಸೆಗಾಗಿ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ ಇಡೀ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಧ್ಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹಾಯುತಕ್ಕ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು. ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಪೂರ್ವ–ಪಶ್ಚಿಮದ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಅವಶ್ಯವಾಗಿ ಮಾಡುವುದಿದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸರಕಾರದವರು ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಕೊಡ ಬೇಕಾಗಿದೆ ಮೊನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುವವರಲ್ಲಿ ನಾನೂ ಒಬ್ಬ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ವೀರಭದ್ರಪ್ಪನವರಂತಂಥ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ನನ್ನ ಪ್ರಬಲ ಬೆಂಬಲ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎಂ ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ (ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ) —ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಮಾನ್ಯ ವೀರಭದ್ರಪ್ಪನವರು ಮಂಡಿಸಿರುವ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ನಾನು ಬೆಂಬಲವನ್ನು ನೀಡುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವಂತಹ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಈ ದಿನ ಸರ್ಕಾರ ಕಂಡುಕೊಂಡಿದೆ ಎಂದು ನಾನೂ ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಇವತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದು ಎರಡು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅವಶ್ಯಕ ಮಾನ್ಯ ಪಾಟೀಲರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಬಂದರಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಮತ್ತಿತರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಕಾರ್ಯಗಳಿದ್ದರೆ ಅವುಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಬೇಕೆಂಬುದು ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿ ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬುದು ಇನ್ನೊಂದು ದೃಷ್ಟಿ. ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯವಾಮುದು ನನಗೆ ಕಂಡುಬರುವುದೇನೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಜನತೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏನಿದೆ ಇದು ತವಂಗೆಲ್ಲ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಕೀಳುಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಎಷ್ಟು ಮುಂದೆ ಬರಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅಷ್ಟು ಮುಂದೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಪಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಸುಧಾರಿಸಿ ಜನಗಳ ಜೀವನಮಟ್ಟವನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸ ಬೇಕಾದರೆ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದೂ ಅವಶ್ಯಕವಾದುದು. ಇದು ಸರ್ಕಾರದ ಕರ್ತವ್ಯ ಮತ್ತು ಜವಾಬ್ದಾರಿ. ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೂ ಸಹ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಅಭಿ ಪ್ರಾಯವನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದೊಂದು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ಸಹ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ಗಳು ಎಷ್ಟಿರಬೇಕು, ಎಲ್ಲೆ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಇರಬೇಕು, ಎಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಇರಬೇಕು, ಯಾವರೀತಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬ ಒಗ್ಗೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಕೇಳಿ ಅದಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣ ವಾಗಿ ಹಣವನ್ನು ಸಹ ಮಿಸಲಾಗಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಆಧಾರದಮೇಲೆ ಕೊಟ್ಟೂರು–ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನಿನ ಒಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ಸಮಗ್ರವಾದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡಬೇಕು, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ನ್ಯಾರೋಗೇಜಿನಿಂದ ಮೀಟರ್ ಗೇಜಿಗೆ, ಮೀಟರ್ ಗೇಜಿನಿಂದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ತರಬೇಕು ಎಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದೆಯೇ, ಆ ರೀತಿ ಒಂದು ಪ್ರಿಂಟ್ ತಯಾರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೆ ? ಮತ್ತು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಏನಿದೆ, ಇಲ್ಲಿಂದ ಏನಾದರೂ ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರ ಅವರಿಗೆ ತಿಳಿವಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದೆಯೇ, ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ ಏನು ಕೊಟ್ಟಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ನಮಗೂ ಹೇಳಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಅದರ ಆಧಾರದಮೇಲೆ ಕೊಟ್ಟೂರುರ ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟ ಚಿತ್ರ ತಿಳಿಯಂತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ ಕೊಟ್ಟೂರು ಎಲ್ಲಿದೆಯೋ, ಗೊತ್ತಿದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೊ ಎಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಬರುತ್ತದೆ ಕೊಟ್ಟೂರಿಗೆ ಅದಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆ ಲಿಂಕ್ ಮಾಡಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಖನಿಜ ಸಂಪತ್ತು ಜಾಸ್ತಿಯಿರುವುದರಿಂದ, ಫರ್ಟಿಲೈಸರ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಬಂದಿರುವುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿಂದ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಹರಿಹರ ಮಂಗಳೂರು ಹೊಸಪೇಟೆ ಎಲ್ಲ ವಿಭಾಗ ದಲ್ಲೂ ಸಹ ವ್ಯಾಪಾರ ಸಂಪರ್ಕಗಳು, ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಬರುವುದರಿಂದ ಜೀವನಮಟ್ಟ ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ರೈತರಿಗೂ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಸಾಗಿಸುವು ದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೊಟ್ಟೂರು–ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು.

10-00 A M.

ಈಗಾಗಲೇ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಪಾಟೀಲರು ಮಾತನಾಡಿದರೆ. ಈ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನಿಂದ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಚಾಮರಾಜನಗರ ಲೈನನ್ನು ಕೂಡ ಮುಂದುವರಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಹಾಸನ, ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸತ್ಯಮಂಗಲದ ತನಕ ಮುಂದುವರಿಸ ಬೇಕೆಂದು ಕೂಡ ಈ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಏಕೋ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರು ಗಮನ

ಸೆಳೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಏಂ.ಎಲ್.ಏ. ಗಳು ಮತ್ತು ಆ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ಬಂದಿರುವಂತಹ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒತ್ತಾಯ ತರುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡುವುದು ಅತಿ ಮುಖ್ಯ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ದುಡ್ಡು ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ಸಧ್ಯಕ್ಕೆ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡಿಸೋಣವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಪಾಟೀಲರು ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು. ಆದರೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದೇ ಸಾರಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡುವ ಸಿಸ್ಟಂ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಇದ್ದುದನ್ನು ಕನ್‌ವರ್ಟ್ ಮಾಡದೆ ನೇರವಾಗಿ ಹೊಸ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಇಲ್ಲ ಇದು ಒಳ್ಳೆಯ ಸಲಹೆ. ಕೊಟ್ಟೂರು–ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲಿನ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಒಂದು ಸಮಿತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹಣದ ಕೊರತೆ ಇದ್ದರೆ ಧನಸಹಾಯ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿದ್ದೇವೆಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲಿನ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದಬೇಕಾದರೆ, ಅದಕ್ಕೆ ತಾವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಟ್ಟು ಆ ಕೆಲಸ ತ್ವರಿಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವಂತೆ ಪ್ರಬಲವಾದ ಒತ್ತಾಯ ತರಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ವಿಧ್ಯುಕ್ತ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸಹ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒತ್ತಾಯ ತರುವ ರೀತಿನಿಲ್ಲಿ ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಮನಸ್ಸು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ರೈಲ್ವೆ ಬಗ್ಗೆ ಬ್ಲೂ ಪ್ರಿಂಟ್ ಇದೆ; ಆ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ತಿಳಿವಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿ ಈ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ನಾನು ಬೆಂಬಲ ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಬಿ. ಇ. ರಾಮಯ್ಯ.—(ಸಿರಂಗುಪ್ಪ) ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಮ್ಮ ವೀರಭದ್ರಪ್ಪನವರು ತಂದಿರುವ ಕೊಟ್ಟೂರು–ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ವಿಷಯವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ಈಗಾಗಲೆ, ಮಾನ್ಯ ಕೆ ಎಫ್. ಪಾಟೀಲರು ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಎಂ ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್‌ರವರು ಈ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಹೊಸಪೇಟೆ–ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಏನು ಇದೆ ಅದಕ್ಕೆ ಹರಿಹರದವರೆಗೆ ಕನೆಕ್ಷನ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ೨೫ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ೧೦ ಬಾರಿ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ತಯಾರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ರಚನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ೧೦ ಸಲ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಮಾಡಿ ಕೈಬಿಡಲಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಸದಸ್ಯರೂ ಕೂಡ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಅತ್ಯವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೆ ನಮ್ಮ ಪಾಟೀಲರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಸೊಂಡೂರು, ಹೊಸ ಪೇಟೆ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಐರನ್ ಓರ್ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಸಿಗುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಅಲ್ಲಿ ಸಿಗತಕ್ಕ ಐರನ್ ಓರ್ ಬಾಂಬೆ ಅಥವಾ ಮದ್ರಾಸ್ ಹಾರ್ಬರಿಗೆ ಹೋಗ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಇಲ್ಲಿಂದ ಬಾಂಬೆ ಮತ್ತು ಮಾರ್ಮಾಗೋವಿಗೆ ಹೋಗುವುದರಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬಹಳ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಸರ್ವರೀತಿ ಬಂದರಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದರೂ ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸವಿಲ್ಲವೆಂದು ಕೇಳಿಬರುತ್ತಿದೆ. ರಾಯಲ್ಟಿ ಮುಖಾಂತರ ಕೋಟಿ ಗಟ್ಟಲೆ ಹಣ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಆಸ್ಪದವಾಗುತ್ತದೆ. ತಜ್ಞರು ಕೂಡ ಡೀಟೈಲ್ ಆಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಕೂಡ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗುತ್ತದೆ ದು ಮನಗಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಕೇವಲ ೩೯ ಮೈಲಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನ ಬಿದ್ದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಹಾಸನ–ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಎರಡು ವರ್ಷದೊಳಗೆ ಮುಗಿಯುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟೂರು–ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಒಂದು ಸಣ್ಣದಾದರೂ ಕೂಡ ಅದಕ್ಕೆ ಕನೆಕ್ಷನ್ ಕೊಟ್ಟರೆ, ಹೊಸಪೇಟೆ ಸೊಂಡೂರು ಬಳಿ ಸಿಗುವ ಕಬ್ಬಣ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಓರನ್ನು ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ, ಮದ್ರಾಸ್ ಅಥವಾ ಬಾಂಬೆಗೆ ಐರನ್ ಓರನ್ನು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಆದರಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ರಾಯಲ್ಟಿ ಹಣವನ್ನು ಕಳೆದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಕೆ. ಎಫ್. ಪಾಟೀಲರು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು ಅದೇನೆಂದರೆ, ಈಗಾಗಲೇ ಹೊಸಪೇಟೆ–ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಆಗಿದೆ, ಅದನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದವರು ಎಲ್ಲಾ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಡಿಸಿಷನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ಅದೇ ರೀತಿ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಗುಂಟಕಲ್ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಏಗಿದೆ ಅದನ್ನು ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡುವ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಅದು ಒಂದೂವರೆ ವರ್ಷದೊಳಗೆ ಮುಗಿಯಬಹುದು. ಆ ಮೇಲೆ ಗುಂಟಕಲ್ ಹೊಸಪೇಟೆಯ ವರೆಗೆ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಇದ್ದುದನ್ನು ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಆಗಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಐರನ್ ಒರ್ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಓರ್‌ಗಳನ್ನು ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಬಾಂಬೆಗೆ ಹೋಗಲಿ ಎಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮುಂದಾಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಗುಂಟಕಲ್ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್‌ನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅದರ ಮುಂದಾಲೋಚನೆಯನ್ನು ನಾವು ಒಪ್ಪಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಅದರಂತೆ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಕೂಡ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಹಾಕಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಯೋಚಿಸಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಒಂದು ತಜ್ಞರ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ನೇಮಿಸಿ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಯಾವ ಯಾವ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಕೂಡ ನೋಡಬೇಕು. ಹೊಸಪೇಟೆ-ಕೊಟ್ಟೂರು ಮಧ್ಯೆ ಇರುವ ಮೀಟರ್ ಗೇಜನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಬೇಕು. ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಕೇವಲ ೬೯ ಮೈಲಿಗಳಿರುವುದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಬಹಳ ಸಣ್ಣದೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸದೆ ಅದು ಬಹಳ ಅವಶ್ಯಕವಾದುದೂ ಮತ್ತು ಅದರಿಂದ ಸುಲಭವಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರಿನ ಹಾರ್ಬರಿಗೆ ಕೂಡ ಕೆಲಸವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ ಮಂಗಳೂರು ಹಾರ್ಬರಿನಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಉತ್ಪನ್ನವಾಗತಕ್ಕ ಫರ್ಟಿಲೈಸರ್ಸ್ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಬೀದರ್, ರಾಯಚೂರು, ಗುಲ್ಬರ್ಗ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಂತಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ತಾವು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿ ಅದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಹಣವನ್ನು ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕೂವರೆ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗೆ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಬರೀ ಅಂದಾಜು ಆಗುತ್ತದೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಮುಂಜೂರು ಆಗಿಲ್ಲ. ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಕೇಳಿ ಕೊಳ್ಳುವುದೇಕೆಂದರೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ತಮ್ಮ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿ ಈ ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಮುಂಜೂರು ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಮೊನ್ನೆ ಅದ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ಮುದಿಸಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಯಾಹ್ಯಾ (ಅಭ್ಯುದಯ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಮಿಕ ಶಾಖೆಗಳ ಮುಂತ್ರಿಗಳು) :—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಮಾನ್ಯ ವೀರಭದ್ರಪ್ಪನವರು ಮಂಡಿಸಿದ ಠರಾವಿನ ಮೇಲೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳನೇಕರು ತಮ್ಮ ಅಮೂಲ್ಯವಾದ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ರೈಲ್ವೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಎಲ್ಲರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಯಾವಾಗ ರೈಲ್ವೆಗಳು ಬರುತ್ತವೆ ಎಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ವಾಣಿಜ್ಯ ವ್ಯಾಪಾರ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಆಗುತ್ತದೆ, ಉದ್ದಿಮೆ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ ಆಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯೂ ಸಹ ಉತ್ತಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದಕ್ಕಾಗಿ ರೈಲ್ವೆಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಎಲ್ಲರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಮತ್ತು ಅದು ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವು ಸಹ ಆಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಪ್ರಯೋಜನ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಆಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಸಹ ಬಹಳ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾವುದೇ ಒಂದು ರಾಜ್ಯವಾಗಲಿ, ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಕ್ಷೇತ್ರವಾಗಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದರೆ ಅಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆಗಳು ಬಂದರೆ ಅದು ಅದಷ್ಟು ಬೇಗ ಪ್ರಗತಿ ಹೊಂದುತ್ತದೆ. ಆ ಕಾರಣದಿಂದ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕಿಂತ ಮೊದಲು ಬಹಳ ಸಲ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಡೆ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ತರಬೆಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಠರಾವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಈ ದೇಶದ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರತಿ ಸಲ ಈ ರೀತಿಯ ಠರಾವುಗಳು ಈ ಸದನದ ಮುಂದೆ ಬಂದಿವೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆಗಳು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸೇರಿದವು ಎಂದು ಯಾವಾಗ ನಮ್ಮ ಶಾಸಕರಂ ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೋ ಆಗ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದ ವರು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಪಾಕಿಸಿ ಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದೂ ಆಗಾಗ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವಂನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಹಾಸನ, ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ, ಅದರಿಂದ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಲಾಭವಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ಒಂದೂ ದೊಡ್ಡ ಕೆಲಸ ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ಅದಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ಮುಗಿಯಬಹುದು. ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಡೆ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇಂದ್ರ

ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಕೇವಲ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ಕಿಗಾಗಿ ರೈಲ್ವೆ ಹಾಕಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದು ನಾನ್ ರೆಮ್ಯುನರೇಟೀವ್ ಎಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಆಗಾಗ ನಮಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಿ ಹಾಕಬೇಕು, ಯಾವುದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಿಯಾರಿಟಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಹ ಬಹಳವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಐರನ್ ಓರ್ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲಿಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆ ಮಾಡಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಅದು ಲಾಭವಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಹೊರತು ಕೇವಲ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ನೋಡಿಕೊಂಡು ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಒಂದು ಮೈಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಹಾಕಬೇಕಾದರೆ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಕೇವಲ ೩೮ ಮೈಲಿ ಇರುವ ಕೊಟ್ಟೂರು–ಹರಿಹರ ಲಿಂಕ್‌ಗಾಗಿ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ನಾವು ಫೈನಾನ್ಸಿಯಲ್ ಆಸ್ಪೆಕ್ಟನ್ನು ಬಹಳಷ್ಟು ಯೋಚನೆಮಾಡಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಐರನ್ ಓರ್ ಹೆಚ್ಚು ಸಿಗುವುದು ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಹೊಸಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ. ಬಳ್ಳಾರಿ–ಹೊಸಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಗುವ ಖನಿಜ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಅದು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಉತ್ತಮವಾದ ಕೇಂದ್ರವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು ಈಗ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಹೊಸಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಗುವ ಐರನ್ ಓರ್ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸನ್ನು ಮದ್ರಾಸಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದರೆ ಗೋವಾಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಅದೂ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಡಿಸ್ಟ್ಯಾನ್ಸನ್ ಪ್ರಕಾರ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ–ಹೊಸಪೇಟೆಯಿಂದ ಮದ್ರಾಸಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ೫೬೦ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳು, ಗೋವಾಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ೩೪೬ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳು, ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ವಯ ಕೊಟ್ಟೂರು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ೬೫೨ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳು, ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ವಯ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ೭೫೦ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳಾಗುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ೩೨೭ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳು ಮಾತ್ರ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಕಾರವಾರವು ಬಳ್ಳಾರಿ–ಹೊಸಪೇಟೆಗೆ ಬಹಳ ಸಮೀಪವಾಗುತ್ತದೆ. ಐರನ್ ಓರ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಉತ್ತಮ ಪೋರ್ಟ್ ಎಂದರೆ ಕಾರವಾರ. ಅದು ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಪೋರ್ಟ್ ಆಗಿದೆ. ಈ ರೀತಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ರೈಲ್ವೆ ಲಿಂಕನ್ನು ಹಾಕಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದರೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಎಂ. ಎಸ್ ಕೃಷ್ಣನ್‌ರವರು, ಯಾವ ರೀತಿ ಪ್ರಿಯಾರಿಟಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ, ಯಾವುದನ್ನು ಮೊದಲು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಜನೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರೆಂದು ಕೇಳಿದರು. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಹಳಷ್ಟು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ೧೨ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ರೈಲ್ವೆ ಲಿಂಕ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಕಾರವಾರವು ಐರನ್ ಓರ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಸಮೀಪವಾಗಿದೆ ಅಲ್ಲದೆ ಎಲ್ಲಾ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಸಹ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿದೆಯಾದ ರಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಕಾರವಾರ ರೈಲ್ವೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಿಯಾರಿಟಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಆಗಾಗ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಾವು ಎಲ್ಲಾ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಆಲೋಚಿಸಿ, ಯಾವುದು ಬಹಳ ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆಯೋ, ಯಾವ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ದೂರದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತದೆಂದು ನೋಡಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲ್ವೆ ಲಿಂಕನ್ನು ಮೊದಲು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದೆ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಟಾಪ್ ಪ್ರಿಯಾರಿಟಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. It will be seen that the Karwar port has the best freight advantage and it is the shortest link. Compared to Madras the saving is Rs 14.10per ton and compared to shorter route to Mangalore, the saving is about 8 rupees per tone ಕೊಟ್ಟೂರು ಕಡೆಯಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಕಾರವಾರವನ್ನು ಕಂಪೇರ್ ಮಾಡಿದರೆ ಕಾರವಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಟನ್ನಿಗೆ ೮ರೂಪಾಯಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಮದ್ರಾಸಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ೧೪ ರೂಪಾಯಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ಒಂದು ಅಡ್ವಾಂಟೇಜ್ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಕಾರವಾರ ರೈಲ್ವೆ ಲಿಂಕಿನಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಇದೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಕಾರವಾರ ರೈಲ್ವೆ ಲಿಂಕಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಟಾಪ್ ಪ್ರಿಯಾರಿಟಿ ಕೊಟ್ಟು ಆ ಕೆಲಸ ಬೇಗನೆ ಆದರೆ ಅದರಿಂದ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಸದಸ್ಯ

ರಿಂದ, ಪ್ರಜೆಗಳಿಂದ ಹಾಗೂ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕಡೆಗಳಿಂದಲೂ ಸಹ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲಿಂಕನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಬರುತ್ತಿದೆ, ಅದನ್ನೆಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರದವರು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ೧೨ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳ ಕಂಡ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನಿಸಲಾಗಿದೆ.

1. Conversion of Bangalore–Mysore Metre Gauge into Broad Gauge.
2. Construction of Broad gauge railway link from Hubli to Karwar.
3. Conversion of Miraj-Hubli–Hospet and Sholapur–Hubli Metre gauge into Broad gauge.
4. Construction of Kottur-Harihar link or Yeshwantpur–Chitadurga line.
5. Construction of Miraj-Gulbarga link *via* Bijapur and Sindgi.
6. New Broad gauge line between Bellary and Gulbarga.
7. Doubling of Broad gauge track from Sholapur to Wadi.
8. Construction of Kodchi–Raichur line *via* Jamkhandi, Bilgi, Bagalkot, Hungund, Lingasgur.
9. Construction of Chamarajanagar–Satyamangala railway line.
10. Construction of Rayadurg–Chitradurga rail link.
11. Construction of railway line between Talaguppa & Honnavar.
12. Broad gauging of Hassan–Mangalore line.

There are so many others. These are the most important and if the Central Government has to do all these lines it requires thousands of crores of rupees. It will be thousands of crores in terms of money. So, we have to make priority only to the best advantageous lines. At present we must go one by one. If we ask everything, nothing will be given. Therefore, we have to press for only the more beneficial lines. Now, the Hassan–Mangalore line is going on. Our entire emphasis is to have the Hubli–Karwar Railway line. It is more favourable and more advantageous also, both for the State and Central Government which is responsible for the construction of the railway line. From the point of view of distance and Karwar being a Port, it has to be given priority. For all these reasons the Government after proper consideration has given certain priorities. This Kottur–Harihar line is also an important line. The only disadvantage is of taking the iron–ore in metre–gauge. The expert opinion is also of the same view. Metre–gauge is over–crowded and therefore it is not suitable for iron-ore transportation. What is required is broadguage. By a more link it is not possible to carry iron–ore according to expert opinion. Therefore, the entire line should be converted into broadguage. It is impossible. No body will have two opinions. But we have to consider the various aspects of it.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಫ್. ಪಾಟೀಲ್ .—ಸ್ವಾಮಿ, ಇವತ್ತು ಜನರೇ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಆವಾಗ ಲಾದರೂ ತಾವು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತದೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಯಾಹ್ಯಾ .—ಶ್ರಮದಾನದ ಮೂಲಕ ಎಲ್ಲರೂ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಎಲ್ಲರೂ ನಮ್ಮ ನಮ್ಮ ಊರಿಗೂ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಬರಲಿ ಎಂದು ಆಗ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಫ್. ಪಾಟೀಲ್ .—ಇವತ್ತು ನೀವು ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಟಾಪ್ ಪ್ರೈಯಾರಿಟಿ ಕೊಡಬೇಡ ವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ ಆದರೆ ಇವತ್ತು ಜನತೆ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಬರಲಿ ಎಂದು ಸಹಾಯ ಮಾಡಲು ಬಂದಾಗ ಅದಕ್ಕೆ ತಾವು ಸ್ಫೂರ್ತಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು, ಅದನ್ನು ಸ್ವಾಗತ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಊರು ಊರಿಗೂ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವಷ್ಟು ಮೂರ್ಖ ನಾನಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಯಾಹ್ಯಾ .—ಜನಸಾಮಾನ್ಯರೇ ಶ್ರಮದಾನದ ಮೂಲಕ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತೇ ವೆಂದು ಮುಂದೆ ಬಂದರೆ ಅದನ್ನು ನಾವು ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಸ್ವಾಗತ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಅದು ಒಂದು ಸ್ವಾಗತ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರವೇ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಸೈಂಟಿಫಿಕ್ ಆಗಿ ಸಾಧ್ಯವೇ ಎಂಬು ದನ್ನು ನಾವು ನೋಡಬೇಕು. ಕಡೂರು ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್‌ನ ಬಗ್ಗೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್‌ಗಳು ಏನು ಹೇಳಂ ತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಇಡೀ ಲೈನನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡ ಬೇಕು ಎಂದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ನೂರಾರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕು, ಅದು ಎಲ್ಲಾ ಸುಮ್ಮನೇ ಹೇಳಿದಷ್ಟು ಸುಲಭವಾಗಿ ಆಗತಕ್ಕಂಥ ಕೆಲಸವಲ್ಲ.

ಯಾವುದನ್ನು ಮೊದಲು ಮಾಡಬೇಕು ; ಯಾವುದನ್ನು ನಂತರ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ತಜ್ಞರ ಸಲಹೆ ಪಡೆದು ಮಾಡುವ ವಿಚಾರವಾಗಿದೆ. ಈ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರೈಲ್ವೆ ಜೋಡಣೆಗೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರೆಯಂ ರುತ್ತಾರೆ ; ಮತ್ತು ಒತ್ತಡವನ್ನೂ ತರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ದೆಹಲಿಗೆ ಹೋದಾಗ, ಮಾನ್ಯ ರೈಲ್ವೆ ಖಾತೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಕರೀಶಿ ಅವರನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಬಹಳವಾಗಿ ಕೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ; ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಯಾವುದಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕು, ಎಷ್ಟು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಕೊಡಬೇಕು ; ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ಹೋಗಬೇಕೆನ್ನುವ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಡಿಲಮಾಡಿ, ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲ್ವೆಗೂ ಮತ್ತು ತಮಿಳುನಾಡಿನ ರೈಲ್ವೆಗೂ, ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲ್ವೆಗೂ ಮತ್ತು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ರೈಲ್ವೆಗೂ ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಬಹಳ ಕಡಿಮೇ ಇದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಬೇಕು ಎಂದು ನಾವು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಕೇಳುತ್ತಿದೇವೆ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ, ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಸಂಸತ್ ಸದಸ್ಯರೂ ಕೂಡ ಈ ಕುರಿತು ಕೇಂದ್ರದ ಮೇಲೆ ಒತ್ತಡ ತರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಪುಟ್ಟಸ್ವಾಮಿ.—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬರೀ ಬಾಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಯೇ ಅಥವಾ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಪತ್ರವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಯಾಹ್ಯಾ.—ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಪತ್ರವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ನಡೆಸಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮುಂಖ್ಯವಾಗಿ ಯಾವ ಯಾವ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳು ಆಗಬೇಕಾಗಿದೆ ಅವುಗಳೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಮಾಡ ಬೇಕೆಂದು ನಾವು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರೆದಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ಸಂಸತ್ ಸದಸ್ಯರೂ ಕೂಡ ಬಹಳ ಒತ್ತಡ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ, ಇಂಥಾ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗಿದ್ದಾಗ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಇಷ್ಟು ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಿಂದ ತರುತ್ತದೆ ? ಈಗಾಗಲೇ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ, ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಅದನ್ನು ಮುಗಿದ ಮೇಲೆ, ಪುನಃ ಒಂದೆರಡು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ನಾವು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಒತ್ತಡ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹೀಗೆ ಒತ್ತಡ ಮಾಡುವಾಗ, ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ಯಾವುದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಜೋಡಣೆ ಅವಶ್ಯವಾಗಿ ಆಗಬೇಕೆಂಬುದು ಎಲ್ಲರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ ; ಆದರೆ, ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಕೊಡುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ತಾವು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ

ಬಿಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದು ಬಿಟ್ಟು, ನಾವು ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ಮಾಡಿದರೆ, ಅದರಿಂದ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ತೊಂದರೆ ಯಾಗುತ್ತದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡ ಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ.....

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಫ್. ಪಾಟೀಲ್.—ಹಾಗಿದ್ದರೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಾಲಾವಕಾಶ ಎಷ್ಟು ಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಿಳಿಸುವರೆ ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಯಾಹ್ಯಾ.—ಎರಡು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ, ಒಂದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚದ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಕಾಲಾವಕಾಶ ಇಂತಿಷ್ಟು ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು ಇದು ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವೆಚ್ಚದಿಂದಾಗುವ ಕೆಲಸ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾಲಾವಕಾಶ ಇಂತಿಷ್ಟು ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ ಇದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುವ ವಿಚಾರವಾಗಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಎಲ್ಲ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಗಳನ್ನೂ ನಾವು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತಿಳಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡುವ ಮಾತ್ರಕ್ಕೇ ಕಾಲಾವ ಕಾಶವನ್ನು ಗೊತ್ತು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆ ? ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಂದು ಹೊಸ ವಾದವನ್ನೇ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಯಾಹ್ಯಾ.—ಇನ್ನೂ ಹೊಸ ವಾದಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ವಾದವೇ ಅಂತಿಮವಾಗುವುದಿಲ್ಲ ; ನಮ್ಮ ವಾದವನ್ನೂ ಅವರು ಕೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ನಾವು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳು ಬೆಳೆಯಲಿ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಡುವ ; ಕೇಂದ್ರದವರಿಗೆ ಯಾವುದು ಮೊದಲು, ಯಾವುದು ನಂತರ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವುದನ್ನು ಬಿಡುವ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಠರಾವನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದೆ ; ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೆಲ್ಲರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನಾವು ತಿಳಿಸುತ್ತೇವೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು, ತಮ್ಮ ಠರಾವನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

Sri G. PUTTASWAMY.— On the other day Sri S. M. Krishna, the Minister for Industries while replying to my resolution was kind enough to assure the House that he would recommend for the linking for the line from Kadur to Mangalore *via* Mudigere–Chickmagalur or Banavara-Kadur. But the Minister now says that it has not been included in the list. At least he is not able to say that a survey would be conducted. So, I want to know the definite information from the Hon'ble Minister.

10-30 A.M.

SRI S. M. YAHYA.—This is probably a new railway line ; There may be others also. First there will be a survey. Then there will be a technical survey. There are different procedures. These are some of the line which have come to an advanced stage.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ವೀರಭದ್ರಪ್ಪ —ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಒಂದು ಕೊಟ್ಟೂರು—ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನಿನ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯಾರಿಟಿ ಲಿಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿದರು. ಆದರೆ ಈ ಒಂದು ಕೊಟ್ಟೂರು—ಹರಿಹರ ರೈಲ್ವೆ ಜೋಡಣೆ ಹಾಗೂ ಕಾರವಾರ್—ಮಂಗಳೂರು ಈ ಎರಡು ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರನ್ನು ಕಳಂಹಿಸಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೊಸಪೇಟೆ – ಕೊಟ್ಟೂರು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಕನ್‌ವರ್ಟ್ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಖರ್ಚು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಗಾಗಲೇ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಇರುವುದರಿಂದ ಒಂದು ಒಂದೂವರೆ ಅಥವಾ ಎರಡು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಖರ್ಚು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅಂದರೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರನ್ನು ಹೊಸಪೇಟೆಯಿಂದ

ಕಾರ್ವಾರ್‌ಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾದರೆ ಹೊಸಪೇಟೆಯಿಂದ ಕೇವಲ 15 ಮೈಲು ದೂರದಿಂದ ಹೋಗ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೊಟ್ಟೂರಿಂದ ಹರಿಹರಕ್ಕೆ 30 ಮೈಲು ದೂರವಾಗುತ್ತದೆ. ಹರಿಪರದಿಂದ ಹರಪನ ಹಳ್ಳಿಗೆ 70 ಮೈಲು ದೂರ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದರಿಂದ ಹರಪನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವ ಕಚ್ಚಿಣವ ಆದಿರನ್ನು ಕಳುಹಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಮೀಪದ ಮಾರ್ಗವಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ಕಾರಣದಿಂದ ಮೊದಲನೆ ಪ್ರಾಯಾರಿಟಿಯನ್ನು ಹಂಬ್ಬಳ್ಳಿ—ಕಾರವಾರ್‌ಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕು. ಬೇರೆ ಒಂದು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದನ್ನು ಕೈಬಿಡಬಾರದು ಎಂದು ಸೂಚಿಸಿ ಈ ಒಂದು ಸಲಹೆಗೆ ಕನಿಷ್ಟ ಅಂದರೆ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಆಗಬಹುದು. ಅದು ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಬಲವಾದ ಒತ್ತಾಯವನ್ನು ತರಬೇಕು. ಅಲ್ಲದೆ ಜೊತೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಎಲ್ಲಾ ರಾಜಕೀಯ ಪಕ್ಷದ ಮುಖಂಡರನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಒಂದು ಸದಸ್ಯರ ನಿಯೋಗವನ್ನು ಕಳುಹಿಸುವ ಒಂದೂ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲಿಕ್ಕೆ ಇಚ್ಚಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದ ಒತ್ತಡ ತಂದೂ ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾರಿಟಿ ತರುತ್ತೇವೆಂದು ಭರವಸೆ ಕೊಟ್ಟಮೇಲೆ ಈ ನನ್ನ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ವಾಪಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಯಾಹ್ಯಾ —ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಈಗಾಗಲೇ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆಯೂ ಕೂಡ ಒತ್ತಡವನ್ನು ತರುತ್ತೇವೆ. ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರಯಾರಿಟಿ ಲಿಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮದು ಹತ್ತಿರ ಹತ್ತಿರ ಇದೆ. ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತಾಯ ತರುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ವೀರಭದ್ರಪ್ಪ.—ಈಗ ಏನು ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ ಅದನ್ನು ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ಕ್ಲಬ್ ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ...

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಯಾಹ್ಯಾ.—ನನಗೆ ತಿಳಿದಹಾಗೆ ಕವ್‌ವರ್ಷನ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಹೆಚ್ಚು ಆಗುತ್ತದೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಅದು ತಪ್ಪಿದ್ದರೂ ಇರಬಹುದು. ಆದರೆ ನಿಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯದ ಪ್ರಕಾರ ಲಿಂಕ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವನ್ನೇ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡೋಣ. ಅದರಿಂದ ಇನ್ನೂ ಒಂದು ಸಾರಿ ಕೇಂದ್ರದ ಮೇಲೆ ಒತ್ತಡ ತರುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ವೀರಭದ್ರಪ್ಪ.—ಇದಕ್ಕೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಭರವಸೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ನಾನು ನನ್ನ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ವಾಪಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

MADAM SPEAKER.—I hope the house agrees with the Member's suggestion.

Hon'ble Members.—Yes.

The Resolution was by leave, withdrawn.

[MR. DEPUTY SPEAKER. in the Chair.]

(*ii*) *re* ; *Constitution of a Directorate for Handlooms in the State.*

MR. DEPUTY SPEAKER.—The next resolution stands in the name of the Hon'ble Member Sri P. M. Bangi. He may move it.

SRI P. M. BANGI (Jamkhandi).—Sir, I beg to move:—

"This Assembly recommends to Government to constitute a separate Directorate for Handlooms in the State, as per the recommendations of the Shivaraman Committee with a view to implement the 20-Point Economic Programme